

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 26

Wettbewerbe

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

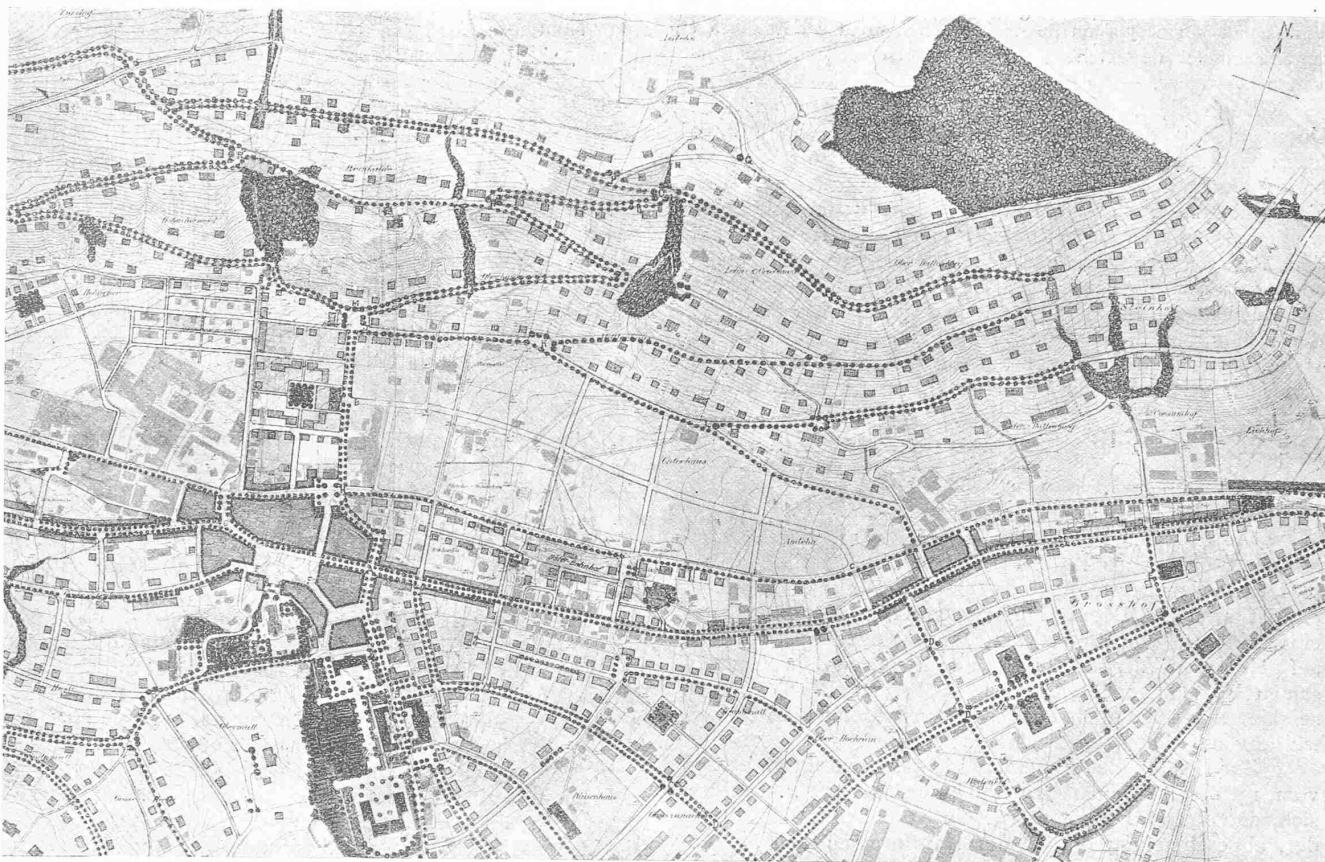
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ideen-Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Gemeinde Kriens.



Angekaufter Entwurf Nr. 8. — Arch. J. E. Meier-Braun und Geometer Aug. Stärkle in Basel. — Ausschnitt aus dem Bebauungsplan. — 1 : 10 000.

Ideen-Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Gemeinde Kriens.

Anlässlich unserer Berichterstattung über das Ergebnis dieses Wettbewerbs (Seite 236 und 248 dieses Bandes) hatten wir außer den drei prämierten Entwürfen auch noch von den drei angekauften denjenigen Plan (Nr. 6) zur Darstellung gebracht, den das Preisgericht als dem drittprämierten nahezu gleichwertig beurteilt hatte. Um nun den, wenn auch allerdings durchaus irrgen, so doch möglichen Eindruck zu vermeiden, als hätten wir dadurch das Urteil bemängeln, oder den Verfasser von Nr. 6 begünstigen wollen (wozu wir auch nicht den mindesten Grund hätten), bringen wir nachstehend noch die beiden andern angekauften Entwürfe zur Kenntnis unserer Leser. Ueber diese äusserte sich das Preisgericht wie folgt:

„Projekt Nr. 8 „Chrientes“. Hinsichtlich Haupt- und Entlastungstrassen enthält dieses Projekt keine nennenswerten Vorschläge. Der neue Strassenzug vom Dorfplatz Richtung Feldmühle, in welchem die Fortsetzung der Strassenbahnlinie liegt, erfordert die Niederlegung zahlreicher Gebäude und kann in besserer Weise in das Dorf eingeführt werden. Ferner ist ihre westliche Einmündung in die bestehende Hauptstrasse bedenklich. Auf der Nordseite des Tales sind für die notwendige Entlastungstrasse Ansätze vorhanden, jedoch nicht konsequent durchgeführt, was die Verlegung des Industrieleises in die Schachenstrasse bedingt. Die jetzigen unbefriedigenden Verhältnisse werden dadurch nicht beseitigt. Auch die Führung der Strasse nach Horw und die in der Mettlen endigende neue Alleestrasse befriedigen nicht. Dagegen kann die Lösung für die Aufstiegstrasse nach dem Sonnenberg und die Verbindung ihres Anfangspunktes mit dem Dorfinnern als gut bezeichnet werden. Das Gleiche gilt im allgemeinen auch von den projektierten Strassen auf dem Sonnenbergplateau und den Anschlüssen an das städtische Strassenetz im Steinhof. Erwähnens-

wert sind ferner die mit Bäumen besetzten Strassen vom Friedhof nach Gehriwald und von der Senti nach Hergiswald. Bei letzterer fehlt die direkte Verbindung mit dem Dorf.

Ungenügend berücksichtigt sind die Bedürfnisse der bestehenden Grossindustrie. Die Ansiedelung neuer Industrien der Brünigbahn entlang mit neuem Güterbahnhof ist richtig. Der in unmittelbarer Nähe des Güterbahnhofes gelegene Schlachthof ist zu abgelegen. Die Umgestaltung des Dorfzentrums zeigt in verkehrstechnischer Hinsicht keine Verbesserung und in ästhetischer Beziehung keine durchführbaren Vorschläge. Die Bebauung des Sonnenberges wie der übrigen Quartiere ist weitläufig und monoton.

Der Friedhof ist weit abgelegen, die Lage der neuen Kirche im Kehrfhof und des Spitals in der Senti ist ungünstig, während die Plätze für Schulhausbauten und übrige öffentliche Gebäude im allgemeinen befriedigend gewählt sind.“ —

„Projekt Nr. 15 „Raum für Alle“. Für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs sieht das Projekt nördlich der bestehenden Hauptstrasse eine Entlastungstrasse vor, deren Ausbildung der ihr zukommenden Bedeutung nicht entspricht. Eine zweite notwendige Entlastung südlich der Hauptstrasse fehlt.

Die Verbindungen nach Horw und Ennethorw sind nicht studiert worden; ebenso fehlt eine ausreichende Verbindung vom Dorf Finnern zum Zeughaus. Richtige Kommunikationen zwischen dem Sonnenbergabhang und dem Dorf sind nicht vorhanden. Die Disposition des Nebenstrassennetzes fehlt im allgemeinen eine organische Orientierung nach dem Dorf Finnern. — Am Projekt fällt angenehm auf die strenge Begrenzung des bebauten Gebietes und dessen konsequente Umrahmung durch Grünflächen. Dasselbe gilt für die projektierte Bebauung des Sonnenbergplateau.

Hinsichtlich Schaffung neuer Industriegebiete beschränkt sich der Verfasser auf die Ausdehnung der bestehenden Anlagen, wobei er leider vorhandene Wohnquartiere unnötigerweise opfert. Vorschläge für neue Industrieanlagen werden vermisst. Der Zugang zu dem an und für sich gut disponierten Güterbahnhof wurde nicht studiert.

Abgesehen von den geschickten Vorschlägen für die Platzierung eines Sport- und Festplatzes, der Friedhofsanlage, sowie der guten Vorschläge für die Stellung der Spitalbauten, eines Waisenhauses und Altersasyls am Sonnenbergabhang und der Kirche auf der Senti, bietet die Detailbearbeitung der Ortschaft keine nennenswerten Lösungen.“ —

Wenn die Darsteller von Bebauungsplänen aus dem Unterschied in der Klarheit dieser beiden Reproduktionen (ganz besonders auch von Nr. 6 auf Seite 251) die Wünschbarkeit erkennen, künftig derartige Planunterlagen (mit Terrain darstellung in Höhenkurven) koloristisch mit etwas weniger Deckfarbe zu behandeln, so werden sie nicht nur den Preisrichtern ein sachliches Beurteilen erleichtern, sondern auch uns deutlichere, beweiskräftige Wiedergaben ermöglichen, auf denen, ausser dem gedachten Ideal-Zustand der Zukunft, auch der *alte* Bestand noch zu erkennen ist. Dafür werden unsere Leser dankbar sein, was schliesslich den Verfassern selbst am meisten zu statthen kommen dürfte.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

(Schluss von Seite 306.)

VII. Zusammenfassung.

Die „Vernehmlassung“ vom Mai 1919, deren zugehörigen Entwurf als Ergebnis aller bisherigen Studien wir in letzter Nummer vorgeführt und kurz erläutert haben, enthält zweierlei Begründungen: von den Experten 1918 einerseits, und von Prof. R. Petersen anderseits; sie kommen auf getrennten Wegen zum gleichen Ziele, zu den „Gemeinsamen Vorschlägen“. Aus diesen beiden Begründungen sei hier nur kurz noch einiges herausgegriffen, unter Verweisung auf die „Vernehmlassung“ selbst.

Zur Lösung des *Kopfbahnhofes* (Abb. 26 ff., Seite 290 vom 13. d. M.) sagen (1919) die Experten: „... Es lässt sich, annähernd an alter Stelle, ein Kopfbahnhof ausführen, der, abgesehen von der in der Kopfform an sich begründeten Mängeln, allen Betriebs-Anforderungen mindestens so gut entspricht wie andere in neuerer Zeit ausgeführte Kopfbahnhöfe. Auch lässt sich ein solcher Kopfbahnhof für den gesamten Verkehr bei in ferner Zukunft eintretendem Bedarf durch einen im Sihlbett liegenden Durchgangsbahnhof für den Lokalverkehr in zweckmässiger Weise ergänzen und auf hohe Leistungsfähigkeit bringen. So würde man, wenn sich die Ausführung eines Durchgangsbahnhofes als unmöglich herausgestellt haben sollte, unbedenklich solchen verbesserten Kopfbahnhof zur Ausführung vorschlagen können.“

„Anders liegt nun die Sache, da der Nachweis geführt ist, dass ein Durchgangsbahnhof sich gut ausführen lässt. Sowohl wegen der grundsätzlichen, starken betrieblichen Ueberlegenheit der Durchgangsform über die Kopfform, als auch wegen des besondern Bedürfnisses für erstere wegen des Uebergangsbedarfes zwischen den verschiedenen in Zürich einmündenden Bahnlinien müssen wir die Wahl der *Durchgangsform* für den *Bahnhof Zürich entschieden befürworten*, die auch gerade unter den Zürcher Verhältnissen sich wesentlich einfacher gestalten lässt, als die, recht verwickelte Geleiseführungen bedingende Kopfform.“

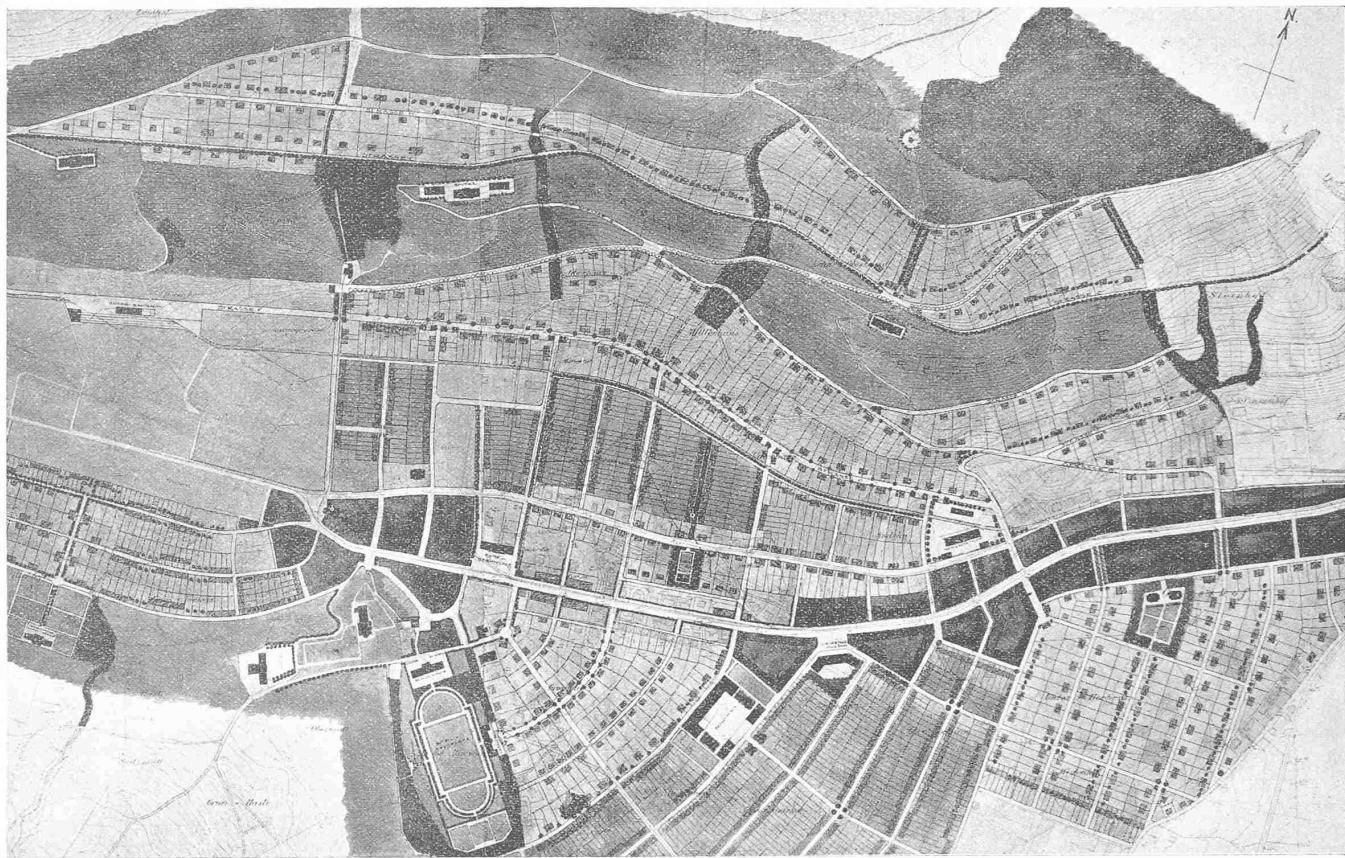
Von den verschiedenen Durchgangsbahnhöfen scheiden die Experten aus: die einen wegen zu grosser Entfernung vom jetzigen Bahnhof, andere wegen ihrer unerlässlichen Voraussetzung der vorherigen Trockenlegung des Sihlbettes. Sie geben ihrem Vorschlag vom Mai 1919 nicht nur aus betrieblichen, sondern auch aus städtebaulichen Gründen vor allen andern den Vorzug: „... Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Verschiebung des Bahnhofs gegenüber dem Projekt 1918 in architektonischer und verkehrstechnischer Beziehung nur Vorteile aufweist. Die schweren Eingriffe in die wertvollen und bedeutenden Bauten am Bahnhofplatz und an der Bahnhofstrasse sind dadurch hinfällig geworden. Die Neubauten ordnen sich der alten Stadt besser ein. — Der vollständige Ausbau der Bahnhof-Vorplätze ist abhängig von der Sihlverlegung.

Bis diese erfolgt, können die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Bahnhofstrasse getroffen werden. Der Uebergangszustand, wie ihn die Skizze (Abb. 34 auf S. 304 letzter Nummer, *Red.*) zeigt, erscheint durchaus annehmbar, und man wird damit rechnen müssen, sofern man die unverhältnismässig hohen Kosten der Verschiebung der Sihl mündung und der Sihlunterführung unter den Perrons scheut.“ — Bei der Erörterung der verkehrstechnischen Einflüsse durch die Experten vermisst man Angaben über die notwendige Anpassung der Strassenbahnenlinien an die neue Bahnhofsanlage. Die heutige Berührung der Haupt-Transversallinien der Strassenbahn unmittelbar am Hauptbahnhof hat sich als ausserordentlich zweckmässig erwiesen. Das Abrücken des Hauptbahnhofs von diesem natürlichen und deshalb unverschiebbaren *Stadtverkehr-Zentrum* berührt am empfindlichsten die Richtung Enge-Unterstrass (Linie 7) und stellt an eine zweckmässige Strassenbahn-Linienführung keine einfach zu befriedigenden Anforderungen.

Von den allgemeinen Gesichtspunkten des grossstädtischen Personenverkehrs im Zusammenhang mit der Wohnweise geht Prof. R. Petersen in seinen Darlegungen aus. Dabei zieht er, als gewesener Preisrichter, die Ergebnisse des „Wettbewerbs Gross-Zürich“ mit heran.¹⁾ Es führt aus, dass die Stadtverwaltung mit der Möglichkeit rechnen müsse, dass die Einwohnerzahl Zürichs in den nächsten Jahrzehnten auf das Doppelte und darüber steigen werde und fährt fort: „Wenn man nun dahin trachtet, die Wohnweise im Einfamilienhaus zu fördern und die Entwicklung der Mietkaserne zu hindern, muss man dafür sorgen, dass die doppelte Einwohnerzahl mehr als die doppelte Fläche der bisher bebauten Grundstücke erfordern kann. Verdopplung der Grundfläche bedeutet aber bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nach verschiedenen Richtungen hin etwa Verdopplung der Längenausdehnung. Die Längenausdehnung der künftigen Stadt wird daher mit zunehmender Einwohnerzahl allmählich die Grenze überschreiten, bis zu der die Strassenbahn noch als ausreichendes Verkehrsmittel angesehen werden kann. Daher werden für die weiter aussen liegenden Gebiete und, in Rückwirkung ihres Daseins, auch für das dazwischen liegende innerstädtische Gebiet Verkehrsmittel nötig, die eine höhere Reisegeschwindigkeit erlauben, als sie auf den Strassenbahnen möglich ist. Also müssen Bahnen geschaffen werden, die nicht im Strassenpflaster, sondern auf besondern Bahnkörper verlaufen und grundsätzlich von vornherein Plankreuzungen mit Strassen vermeiden. Bis zu einem gewissen Grade können dies ausserhalb des Stadtgebietes auf besondern Bahnkörper geführte Strassenbahnenlinien sein...“, im allgemeinen aber werde für die Verhältnisse von Zürich der Vorortverkehr in der Hauptsache auf dem vorhandenen Netz der Fernbahnen zu bewältigen sein. Als Hauptlinien kommen dafür in Betracht die beiden Transversal-Richtungen Thalwil-Oerlikon und Meilen-Alstetten, deren Berührungs punkt als Umsteigestation mit dem Hauptbahnhof des Fernverkehrs zusammenfallen sollte (vergl. die schematische Abbildung 43 auf Seite 307 letzter Nummer, wo ein Maßstab-Druckfehler zu korrigieren ist in 1 : 100 000!). Dafür müsse beim Umbau des Hauptbahnhofes wenigstens die Möglichkeit offen gehalten werden; ob eine starke Bevölkerungsvermehrung erwünscht sei oder nicht, spielt bei den Entschliessungen, vor die sich die Stadtverwaltung gestellt sieht, natürlich keine Rolle. Das Entscheidende im Expertenentwurf 1919 sei nun der Umstand, dass er den Anforderungen der Gegenwart wie der Zukunft in weitgehendem und ausreichendem

¹⁾ Zu Kapitel IV «Gruppierung der Geleise» (das wir einem Eisenbahnfachmann des Wettbewerb-Preisgerichtes verdanken) berichtet Prof. Petersen die ungenaue Unterschrift der Abbildung 23 auf Seite 80 (vom 22. Februar 1919). Jenes Schema stelle nicht eine «Anregung des Wettbewerb-Preisgerichtes» dar, vielmehr eine später entstandene *Kombination* aus den Anregungen des Gutachtens der Experten und der Anregung des Preisgerichtes, für die linksufrige Zürichseebahn das Sihlbett zu benutzen. *Red.*

Ideen-Wettbewerb für einen Bebauungsplan der Gemeinde Kriens.



Angekaufter Entwurf Nr. 15. — Architekt Hans Streuli, Wädenswil. — Ausschnitt aus dem Bebauungsplan. — 1 : 10 000.

Serie-Betrieb beider Turbinen stattfinden. Bei voller Öffnung werden beide Turbinen mit 590 Uml/min laufen und diese Umlaufzahl allmählich bis auf 750, bei 56 m Gefälle, zunehmen, wobei die Leitschaufel-Öffnung wieder allmählich auf 72 % gedrosselt wird. Wie die Abbildungen 43 bis 45 zeigen, ist die Kammer gross genug vorgesehen, damit später ein raschlaufender Generator mit Hilfe eines Zahnrad-Vorgeleges angetrieben werden kann. Durch Hinzufügung des Generators wird dann der normale Betrieb mit konstanter Wassermenge und 300 Uml/min für alle Gefälle einsetzen.

Da diese Hilfszentrale am See selbst natürlich für einen ununterbrochenen Betrieb des Werkes die allergrösste Betriebsicherheit aufweisen soll, wurde vom Kunden die Bedingung gestellt, dass für jeden der drei Betriebszustände noch eine Reserve vorhanden sein solle. Dieser Bedingung wurde in der Weise Genüge geleistet, dass für

die Betriebsperioden mit zwei Turbinen in Parallelschaltung oder Serieschaltung ausnahmsweise ein Diffusorrohr mit eingebauter (in Abb. 43 nicht eingezzeichnet) Schikane zur Vernichtung der lebendigen Energie des Wassers eingeschaltet wird, sodass nur eine Turbine in Betrieb gehalten werden muss. Diese Anordnung verwirklicht somit mit einfachsten Mitteln und geringsten Kosten die gewünschte durchgehende doppelte Sicherheit für ständigen Betrieb.

Die weiteren maschinellen Ausrüstungen dieser Wasserkraft-Anlage bieten kein besonderes Interesse. Erwähnt mag nur sein, dass die Schütze beim Einlauf des Stollens als einfache, nur bei vollständigem Gegendruck bewegbare Gleitschütze vorgesehen ist. Dies ist, in Anbetracht der in nächster Nähe gelegenen Hilfszentrale, im Stollen selbst wohl ohne weiteres zulässig. Der bewegliche Rechen ist aufziehbar vorgesehen bis oberhalb des maximalen Seespiegels; während dessen Reinigung wird ein Hilfsrechenfeld hinunter gelassen.

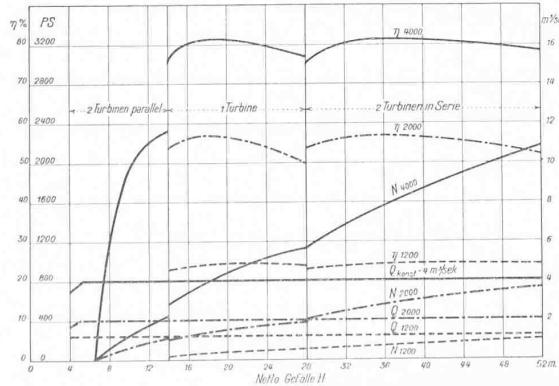
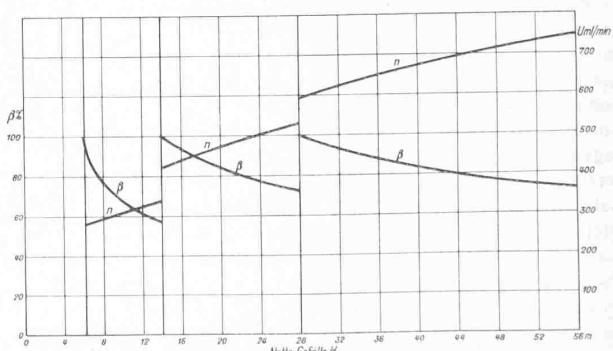


Abb. 46. Charakteristik der Turbinen der Druckverminderungs-Anlage.

Abb. 47. Leitapparat-Öffnung und Durchbrenn-Drehzahlen bei $Q = 4000 \text{ l/sec}$.